

**基調講演 「幻の野蒜港」について (2018年度東北
学院大学東北産業経済研究所公開シンポジウム 「
幻の野蒜港」と東北開発)**

著者	仁昌寺 正一
雑誌名	東北学院大学東北産業経済研究所紀要
号	38
ページ	6-33
発行年	2019-03-10
URL	http://id.nii.ac.jp/1204/00024488/

2. 基調講演

「幻の野蒜港」について

仁昌寺 正 一

東北学院大学経済学部教授

はじめに

ご紹介いただきました^{にしょうじ}仁昌寺と申します。よろしくお願い致します。

先ほどからお話がありましたように、今から140年ほど前の明治10年代、日本で最初の本格的な近代的港湾の建設が、宮城県桃生郡野蒜村（現東松島市野蒜）において行われました。それまでの帆船中心ではなく、大型蒸気船が碇泊可能で大量の貨物を遠方まで迅速に運搬することを意図した政府直轄の事業でした。しかしながら、この事業は、内港と外港の伝馬船での往来を容易にするために鳴瀬川河口に建設された突堤が、1884（明治17）年9月15日・16日の台風襲来によって崩壊してしまい、その後、この突堤の修復工事を政府が断念したことで、文字通り「幻の野蒜港」になってしまいました。

ではなぜ、当時の政府はこの突堤の修復を含む野蒜築港事業の継続を断念したのでしょうか。これについてはさまざまな理由があげられていますが、研究者の間の議論でも、まだ「これが本当の理由だ」といった合意はなされていないようです。そこで、本日は、折角の機会ですので私なりに考えたこの事業の失敗の理由をお話してみたいと思っております。

I. 野蒜築港事業の概要——野蒜築港事業とはどのようなものであったのか——

1. 野蒜築港の意図

（1）大久保利通の東北開発構想

まず、野蒜築港事業とはどのようなものであったのかという点につきまして、お手元に配付致しました図表-1の「『幻の野蒜港』関連年表」を参考にして、おさらいをしておきたいと思います。

よく知られていますように、野蒜港の建設に強い意欲を示したのは、1873（明治6）年11月に内務卿に就任した大久保利通でした。その大久保の考えがよく表れているのが、1878（明治11）年3月6日に太政大臣三条実美に提出された「一般殖産及華士族授産ノ儀ニ付伺」です。この文書の中で、大久保は、殖産興業政策を効果的に推進するためには「運輸ノ便」をよくすることが重要だとした上で、その「運輸ノ便ヲ開クカ如キ漸次各地ノ形状ニ從テ挙行スヘキモノ百端

アリト雖トモ、中ニ就テ尤其ノ較著ナルモノセトス」とし、「其一、宮県下野蒜開港、此ノ土工タル北上川ヨリ運河ヲ疏鑿シ港ヲ野蒜ニ開設スヘシ」としています。ちなみに、彼が挙げている7大プロジェクトとは、この① 野蒜築港のほか、② 新潟港改修、③ 清水越道路開削、④ 大谷川運河開削、⑤ 阿武隈川改修、⑥ 阿賀川改修、⑦ 印旛沼・東京間運路整備です。この②～⑦の中で野蒜港に直結すると考えられるのは、⑤の阿武隈川改修です。それに関する記述は、「該川ハ源ヲ白川ニ発シ福島ヲ經、屈折凡三十余里ニシテ海ニ達ス、然レトモ其ノ海口險惡ニシテ船舶ニ便ナラス、依テ同川ヲ修浚シ更ニ運河ヲ疏鑿シテ塩竈ノ内海ニ達シ、以テ野蒜ノ新港ヲ合スルヲ得ハ福島地方ノ便利ヲ得ル又少小ニアラサルヘシ」とされておりま。したがって、河川流域との関連では、北上川流域と阿武隈川流域の物資の集散拠点として野蒜港を位置づけていることがわかります。この7大プロジェクトは、近代日本で進行していった経済の先進地域である「中央」とそれを補完する後進地域としての「東北」の関係を念頭に置いてみると、明治初年に事実上の新首都となり、文字通り政治・経済の日本の「中央」となった東京と、それをさまざまな面で支える「東北」を結ぶ一大交通プロジェクトではなかったかと考えられます。もっと大胆に言わせていただきますと、「東北」の食糧、鉱産資源などを「中央」（東京）に運ぶためのプロジェクトだったと思えてなりません。いずれにしても、このような当時の政府の交通・運輸政策の中で、野蒜築港は最重要事業でした。

なお、大久保が推進しようとした殖産興業政策の中では、なぜ交通・運輸の柱が文明開化の象徴ともいえた鉄道ではなく、海運・河川舟運・陸運であったかといえば、鉄道は建設費があまりに巨額であったからです。当時の日本はまだ、その建設費を簡単に調達できない経済状況にありました。とはいえ、それでも富国強兵という国策を実現させるための国づくりは急がなければなりませんので、旧来の海運・舟運・陸運のルートを活用した交通・運輸政策を行う方が得策だと判断したのでしょう。

(2) 政治的意図

それから、大久保が、なぜ、殖産興業政策において7大プロジェクトや安積疎水事業などで「東北」重視の方針を打ち出したかといえば、やはり戊申戦争の結果への政治的配慮があったことは疑いないところです。新政府としては、欧米列強の進出が予想される状況下では、戊申戦争で激しく争った「東北」ではあっても早急に全国的な統治体制に組み込む必要があったわけ。その意味では東北宥和政策にほかなりませんでした。

2. 野蒜への港湾建設計画の具体化

(1) ファン・ドールンの調査

大久保が野蒜築港中心のこのような政策を打ち出すまでに、どのような経緯があったのでしょうか。

内務卿就任後の1875（明治8）年8月、大久保は、配下の東北地方の長官を集めて第1回目の会議を開催し、「我東北地方ニ於ケル産業振興ノ策」を問うたところ、「其ノ所論皆ナ運輸交通ノ

図表-1 「幻の野蒜港」関連年表

西暦	和暦	野蒜築港事業関連事項	一般的事項
1872年	明治5		9月、新橋～横浜間で鉄道開通 11月、国立銀行条例公布
1873年	明治6	11月、内務省の設立。大久保利通が内務卿に就任	1月、徴兵令公布 7月、地租改正条例公布 9月、岩倉使節団の帰国（1871年12月～1873年9月） （※大久保利通は5月、木戸孝允は7月に帰国） 10月、大隈重信が大蔵卿に就任（～1880年2月28日）
1874年	明治7		1月、民権議院設立建白書の提出 2月、木戸孝允が内務卿に就任（～同年4月） 4月、大久保利通が内務卿に就任（～同年8月） 8月、伊藤博文が内務卿に就任（～同年11月） 11月、大久保利通が内務卿に就任（～1878年5月） この年、大阪～神戸間で鉄道開通
1875年	明治8	8月、第一回地方官会議において、東北6県の県令が大久保利通に運輸交通網整備を要求	4月、漸次立憲政体樹立の詔、元老院・大審院・地方官会議の設置
1876年	明治9	6月、明治天皇の東北巡幸に先立ち大久保利通が宮城県石巻を訪れ、北上川河口を視察 その後、内務省土木局長の石井省一郎に調査を指示 9月、内務省所属のオランダ人技師ファン・ドールンが北上川河口周辺の調査を開始	6月～7月、明治天皇の東北巡幸 8月、金禄公債証券発行条例公布⇒秩禄処分の実施 同月、国立銀行条例改正⇒正貨兌換義務の解除
1877年	明治10	2月、ファン・ドールンが野蒜を港湾建設適地と報告	2月～9月、西南戦争 この年、京都～大阪間で鉄道開通
1878年	明治11	3月、内務卿大久保利通が太政大臣三条実美宛に「一般授産及華士族授産ノ儀ニ付伺」を提出。その中で「東北諸州水陸運輸ノ便ヲ与フル」ため、野蒜築港事業を含む7つの工事を提言 ⇒政府は実施を決定 同月、大蔵卿大隈重信の上申により起業公債募集	
		4月、宮城～山形間の新道開削のため、両県による合同調査開始 ⇒12月、作並街道の開削決定	
		5月、蛇田村（現石巻市）に内務省土木出張所を開設	5月、紀尾井坂の変⇒大久保利通暗殺 同月15日、伊藤博文が内務卿に就任（～1880年2月）
		7月、北上運河の開削着工、宮城県令に松平正直が就任 ⇒1880年12月、北上運河の一部通航許可 11月、宮城県庁内に土木課設置	7月、地方三新法（郡区町村編制法・府県会規則・地方税規則）制定
1879年	明治12	5月、宮城県令松平正直が関山隧道・作並街道全線の開削費19万圓を上申⇒却下される	
		7月、野蒜内港突堤の築造開始⇒1880年10月突堤間通航許可 同月、大蔵卿の大隈重信が野蒜・石巻視察のため来県	
		11月、新鳴瀬川の開削着工⇒1882年12月完成 同月、内務卿の伊藤博文が野蒜・石巻視察のため来県	10月、猪苗代湖（安積）疎水事業着工 同時期より、全国的にコレラが大流行
		12月、松平正直が作並新道隧道口～作並駅の開削費3万7000円余を上申⇒1880年6月許可	
1880年	明治13	2月、ファン・ドールンが雇用任期満了のため帰国	2月28日、松方正義が内務卿に就任（～1881年10月） 同じく佐野常民が大蔵卿に就任（～1881年10月21日）
		7月、作並新道（関山街道）の開削着工⇒1882年9月完成 石井開門の完成	
		9月、松平正直・石田英吉（秋田県令）が羽後街道鬼首路線の開削費10万7000円余を上申⇒却下される 同月、松平正直が内務省に対して、ドールン設計の市街地区画を基にした市街地整備計画案を上申	
		10月、宮城県庁内に野蒜築港事務係が設置	
		12月、松平正直が石巻開道改修費を上申⇒却下される 水道敷設願が提出される⇒1882年12月、蒲生～仙台区東六番丁間の開業 同月、内務省土木局長の石井省一郎が野蒜を視察。	
		この年の下半期以降、市街地私下願が急増	
		この年、秋田県平賀郡（横手）～岩手県和賀郡（黒沢尻）間の新道（平和開道）の開削着工	
1881年	明治14	1月、北上運河の通航式挙行 石巻街道の改修着工（以後、段階的に開削が進められる）	この年から、物価高騰が顕著となる
		2月、内務省が宮城県に対し、市街地の区画整理・私下げは内務省によって行うことを通知	
		3月30日、宮城県に上功連合会が組織	
		6月、市街地の埋立着工	

基調講演

西暦	和暦	野蒜築港事業関連事項	一般的事項
1881 年	明治 14	7 月、野蒜電信分局、内務省野蒜測候所を開設	7 月～10 月、明治天皇の東北・北海道巡幸 7 月、開拓使官有物払下げ事件発生 10 月、山田顕義が内務卿に就任（～1883 年 12 月）
		8 月、松方正義が来県、野蒜・石巻を視察。その際、県幹部などに「東北・宮城の地理的優位性と野蒜築港への期待」を力説 同月、新鳴瀬橋の渡り初め挙行	
		9 月、北上運河の一般通船許可	10 月、明治十四年の政変⇒大隈重信の参議罷免（＝失脚） 国会開設の勅諭 同月 21 日、松方正義が大蔵卿に就任（～1885 年 12 月 22 日）⇒松方財政の実施 11 月、日本鉄道株式会社設立
1882 年	明治 15	1 月、関山隧道が貫通 同月、宮城県会議長の増田繁幸をはじめ県会議員有志が、県債 100 万円を募集して「第一次六大工事」を起こそうとする意見書（「起業県債発行之儀ニ付提言」）を宮城県令に提出 ⇒県債是非論が巻き起こるも、同年 5 月に中止	この年、コレラが大流行する
		7 月、宮城県に対し、内務省が市街地払下競売実施を通知	
		9 月、内務省、コレラの流行を理由に、10 月実施予定の払下競売を来年 4 月まで延期することを決定	
		10 月 30 日、野蒜内港突堤落成式を挙行⇒第 1 期工事の完了	10 月、日本銀行の設立
		11 月、作並新道の開道式（開通式）挙行	
1883 年	明治 16	12 月、内務卿山田顕義が太政大臣三条実美に対して「野蒜港整 船場ヨリ松島湾ニ達スル運河開設之義ニ付伺」を上申＝東名運 河の開削の提言⇒1883 年 2 月 21 日許可	
		4 月、東名運河の開削着工 同月、内務省が宮城県に対し、払下競売の中止と貸入人札の実 施を通知⇒4 月 7 日に第 1 回入札実施	この年から、物価下落
		5 月、宮城県が羽後街道開削や貞山堀改修など 7 つの土木工事（「第 二次六大工事」）を計画し、その開削費について 7 ヶ年の国庫補 助を上申⇒同年 6 月、羽後街道鬼首路線以外は許可	
		5 月、宮城県市内に野蒜市街地係設置	
		6 月、内務省が宮城県に対し、新市街地を引き渡すことを通知 ⇒同年 7 月、引渡実施	
1884 年	明治 17	12 月、新市街地の入札者が少ないため、松平正直が貸下げ条件 の緩和を上申⇒許可を受ける	12 月、山県有朋が内務卿に就任（～1885 年 12 月 12 日）
		この年、貞山堀（木曳堀・御舟入堀・新堀）改修に着手。「平和 開道」の開削工事完了	
		1 月、内務省からの貸下げ処分に関する指令の停止、人札中断	この年から、松方デフレの影響が強まる
		2 月、東名運河完成・開通	
		3 月、「第二次六大工事」の起工式挙行	
1885 年	明治 18	4 月、新市街地の分譲開始	
		5 月、秋田県会が羽後街道鬼首路線の開削延期を決議。1887 年 には宮城県も開削中止を決定	5 月、銀兌換銀行券条例制定
		9 月 15 日～16 日の台風（暴風雨）により、突堤の大部分が崩壊し、 港内閉塞	
		11 月、内務卿の山県有朋が野蒜方面を視察	
		12 月、米商会所が野蒜の新市街地に開業 この年、借地料延納額や借受地返還額が急増	
1886 年	明治 19	6 月、野蒜米商会所が石巻に移転 同月、内務省土木局野蒜出張所を一関へ移転	5 月、日本銀行が銀兌換銀行券を発行 ⇒翌年より政府紙幣の銀兌換開始
		7 月、「ムルデル報告書」が内務卿・山県有朋に提出される。同 報告書では、野蒜港建設継続の困難性を指摘、女川築港などが 提言される	
		12 月、宮城県会議員から女川港建設着工に関する建議（「女川築 港速ニ着手セラルルヲ請フノ建議」）が提出⇒可決され、内務省 に建議を提出⇒実現に至らず	12 月、内閣制度創設⇒第一次伊藤博文内閣発足 （大蔵大臣：松方正義、内務大臣：山県有朋）
1886 年	明治 19	9 月、石巻に移転した野蒜米商会所が休業	この年から企業勃興始まる
1887 年	明治 20	11 月、北上運河・東名運河が内務省から宮城県に引き渡される。	
1887 年	明治 20	9 月、内務省測候所が野蒜から石巻へ移転	12 月 15 日、日本鉄道東北線の上野～仙台間が開通
1888 年	明治 21	「第二次六大工事」竣工	4 月、市制・町村制の公布、黒田清隆内閣発足 10 月、大隈重信遭難事件
1889 年	明治 22	貞山堀改修掘削工事完了	11 月、大日本帝国憲法公布⇒翌年 11 月に施行 この年、日本鉄道東北線、塩釜～一関間開通、東海道 線全通（7 月）。

※資料：宮城県公文書館作成資料「野蒜築港再発見 ― みやぎ近代化の礎 ―」（2006 年）、国立公文書館所蔵資料、宮城県公文書館所蔵資料などを利用して作成。

便ヲ増進スルヲ以テ最要件トナセリ」(廣井勇『日本築港史』、丸善、1927年、28ページ)ということでした。つまり、東北地方の長官は一致して「交通の便ヲ増進スルコト」を要望したということです。そしてその要望の中心は、米の流通拠点として大きな役割を果たしてきた北上川河口港の整備にあることは明らかでした。そこで、大久保は、1876年、天皇陛下の東北巡行に先立って石巻を訪れ、北上川河口周辺を視察し、「運輸交通ノ便ヲ増進」する方法、とくに大型の蒸気船が繫留可能な近代的な港湾の建設地点の設定についてあれこれ考えたと思います。そして帰京後、部下の土木局長石井省一郎に命じて、その方針を具体化するように指示しました。それを受けて現地調査を行ったのがオランダ人のお雇い工師ファン・ドールンでした。その調査は1876年の9月から行われ、翌年2月にはその結果が大久保に報告されました。

では、その調査結果はどのようなものだったのでしょうか。廣井勇氏の図書『日本築港史』(丸善、1927〔昭和2〕年)によりますと、ドールンは、近代的な港湾の建設地点としては、①北上川の河口は同川の吐出する土砂が多量であるため不適當である、②女川湾と荻ノ浜は良湾ではあるが、前者は狹隘であるとともに、地理的に東に偏しており、また後者は陸上の交通が困難である、③石浜は良湾ではあるが、島嶼の間にあって陸地からも遠い、④寒風沢にいたっては石浜のような欠点に加えて水深不足である、ということでした。そしてこのようなことから、結局、野蒜を適當の地と定めたといわれています(同書、22ページ)。なお、参考までに、ファン・ドールンが調査したと思われる地点を示した図表-2をご覧ください。

(2) 廣井勇著『日本築港史』における野蒜築港案(1884年頃のものの)の説明

次に、建設される予定の野蒜港の構造はどのようなものだったのでしょうか。それを予定されていた工事の内容からみてみることにしましょう。廣井勇氏の『日本築港史』によりますと、野蒜築港の工事は、第1期と第2期に分かれていました。

第1期工事については、次のようになっています。

- 「一 鳴瀬川ノ河口ニ於ケル繫泊地即ち内港ノ築設
 - 二 内港ヨリ海ニ通スル航路即ち港口及ヒ運河ノ築造
 - 三 鳴瀬川ノ切替及ヒ締切
 - 四 野蒜ヨリ北上川ニ通スル運河(北上運河)の開鑿
 - 五 松島湾ニ通スル運河(東名運河)ノ開鑿
 - 六 新市街地ノ築設
 - 七 雜工事
- 」(同書、24ページ)

また、第2期工事については、次のように記述されています。

「上記ノ諸工事ハ之ヲ第一期工事トナシ外港トシテ宮戸島ノ東端ニ築設スヘキ防波堤及ヒ同島ト野蒜方面ノ連絡工事ノ如キハ之ヲ第二期に属セシメタリ。

バンドールンノ説明ニヨレハ吃水十八尺以下ノ船舶ニ対シテハ現状ニ於テ宮戸島ノ東北側ニ安全ニ碇泊シ得ヘク若シ長百五十間ノ防波堤ヲ築造セハ更ニ大型船舶ヲ安全ナラシムヘク其工費六万円トス若シ堤長ヲ三百間トセハ吃水十六乃至二十四尺ノ船舶七艘ヲ収容シ得ヘシ

図表-2 ファン・ドールンが調査したと思われる地点

※主な港の位置



出所：『日本歴史地名体系・特別付録「宮城県全図」』（平凡社、1987年）の一部を加工して利用。

注：この地図は1884（明治17）年頃～1891（明治24）年頃に作成されたようである。

ト云ヘリ」(同書、26 ページ、傍線…引用者)

これらの記述や資料からわかる大きな特徴は次のようなものです。

まず、第一期工事は、鳴瀬川河口の内陸部の工事です。「一」は、鳴瀬川河口近辺への繋留場(内港)の建設です。吃水 3.9 m で、1,000 トン級の船舶(小蒸気船・舩など) 30 隻を入港させることが可能なものでした。「二」は、その内港と外港(宮戸島内の潜ヶ浦^{かつぎがうら}という入江)とを伝馬船(舩)が安全に往来可能にするための鳴瀬川河口の両側への突堤(防波堤)の建設です。「三」は、鳴瀬川河口の内港に碇泊する船舶の安全対策のための鳴瀬川の切り替え工事です。つまり、その船舶が鳴瀬川の上流から押し寄せる水に流されないようにするための工事です。この工事によって新しく登場した川が新鳴瀬川と名付けられました。「四」は、石巻と野蒜をつなぐ北上運河の建設で、野蒜築港計画の柱の一つでした。「五」は、鳴瀬川河口と松島湾を繋ぐ東名運河の建設です。「六」は、内港背後地への新市街地の建設です。ここに貿易関連施設などを誘致する期待もあったのではないかと思います。

第2期工事は、海域の中の宮戸島の天然港である潜ヶ浦^{かつぎがうら}を利用して、ここに大型汽船を寄港させようとしたものでした。ここには7隻くらいの大型汽船が碇泊できるとドールンは考えていたようです。そして大量の貨物の遠方までの迅速な運搬を実現させるべく、潜ヶ浦という「外港」と鳴瀬川河口の「内港」を組み合わせたところに、野蒜港の大きな構造的特徴がありました。とはいえ、そこには一つの大きな問題がありました。宮戸島周辺は波が非常に荒いために大型汽船といえども安全に寄港できない恐れがあったのです。また寄港しても貨物の積み下ろしができないこともあったようです。そこで大型汽船の安全な寄港対策として、① 宮戸島の東端へのかなり長い防波堤の建設、② 野蒜と宮戸島を結ぶ大岸壁の建設が計画されたわけです(図表-3を参照のこと)。

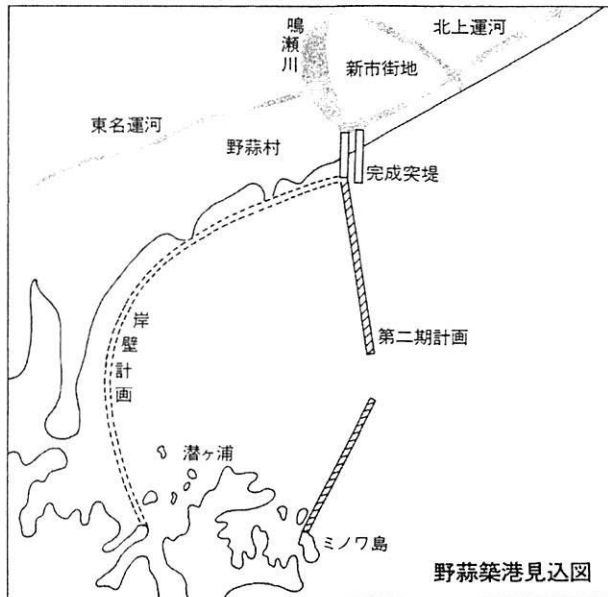
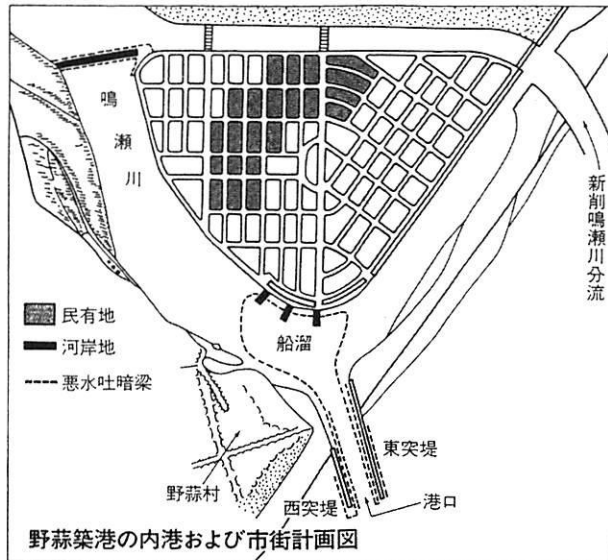
ところで、この野蒜港の構造に関して一つ注意しておきたいことがあります。それは、いくつかの文献にみられますが、以上のような廣井勇氏の前掲書の中の工事内容で示された野蒜港の構造がファン・ドールンが考案したものとして説明されることです。しかし、ファン・ドールンの計画案をよくみると、東名運河が存在しません(図表-4参照)。実は、この運河は、ドールンの帰国(1880〔明治13〕年2月)の後に、1885(明治17)年2月に宮城県会議員らによる「第一次・六大工事」の一つとして提案され、その後同年12月に内務省によって予算措置がとられ、翌年2月に認可されたものでした。

3. 野蒜周辺における種々の交通整備事業案により「東北総合開発計画」へ

この野蒜港の活用を前提とした交通・運輸ルートの整備計画が相次いで登場してきました。例えば、目ぼしいものを挙げてみますと、次のようなものです。

第1に、関山街道の改修です。これは、仙台・山形間を結ぶ道路整備です。作並から天童に至る街道ですが、関山峠(標高 650 m)を超えなければならない難所でした。ここに関山トンネルを掘削して、両地域の交通・運輸の便宜をはかるために行われたものです。これは、1878(明治

図表-3 野蒜築港関連図



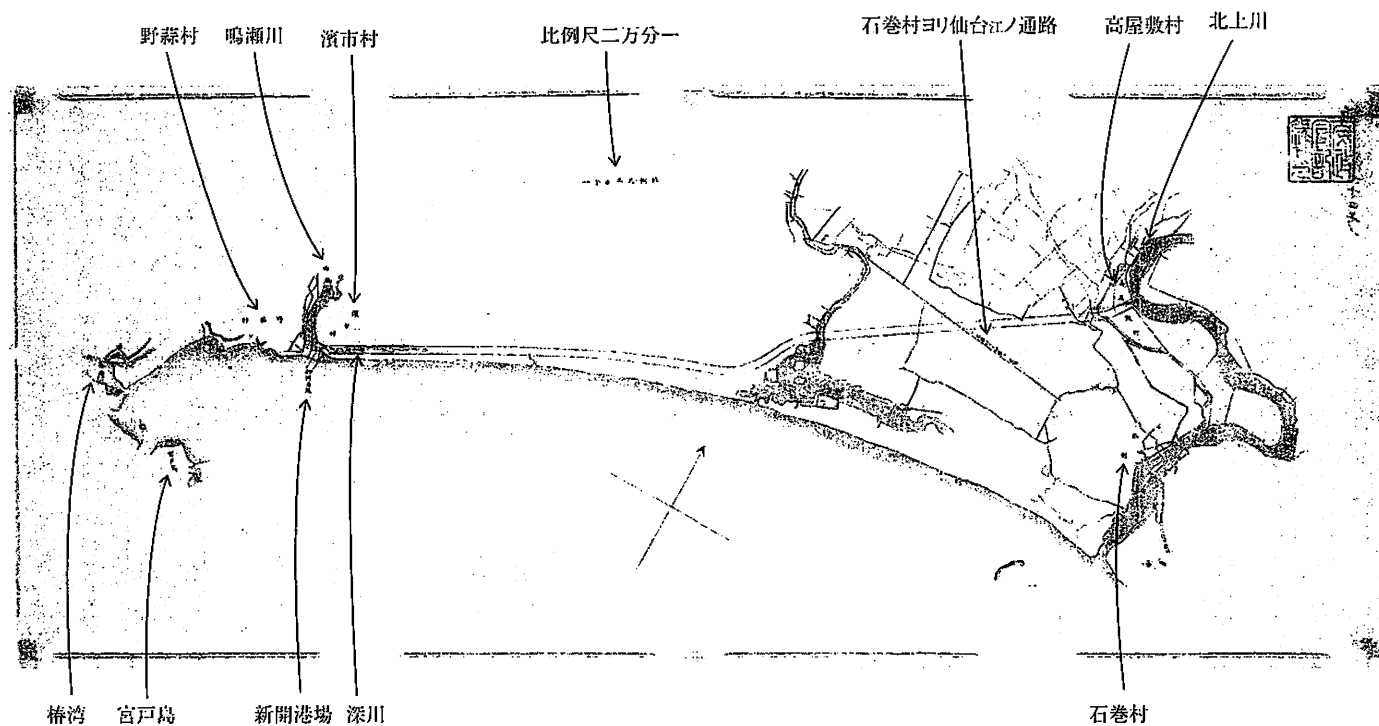
出所：『図説 宮城県の歴史』、河出書房新社、1988 年、274 ページ。

11) 年に着工され、当時のおカネで総工費 10 万円を費やして 1882 (明治 15) 年に完成しました。

第 2 に、岩手県の和賀郡黒沢尻と秋田県の平賀文郡横手とつなぐ「平和街道」の建設です。その整備の目的が野蒜築港を前提にしたものであったことについては、ズバリ、1880 (明治 13) 年 1 月 28 日の『仙台日々新聞』が次のように報じています。「野蒜築港は陸羽数州に運輸の便を

開門

図表-4 ファン・ドールンの築港案の図



資料：「公文附属の図・一三七号 陸前国野蒜開港絵図」（1878年4月、国立公文書館デジタルアーカイブより）に記入。

（注）太政官作成の「公文録 内務省之部 三」（1881〔明治14〕年4月）収録の「陸前国野蒜築港伺」に添付された図である。

与ふること実に大なることなれば、先に岩手県令島君には内務省より同港見分のため出張され志某君、並に秋田県令石田君と同県下横手駅に会志、熟議の末、岩手県下黒澤尻駅より直線に横手へ向けて仙人峠を開鑿し便路を開かる、ことに決せられ志よ志」と。

第3に、宮城県の「六大工事」と呼ばれるものです。これは「第一次・六大工事」を経て、「第二次・六大工事」に至ったという経緯があります。「第一次・六大工事」は、『宮城県議会史』第1巻によりますと、1882（明治15）年2月に宮城県会議員達が提案したもので、100万円の県債を発行して財源調達を行い、①「北上阿武隈川両川ノ中間木曳及ビ東名ノ運河ヲ開削する事」、②「牡鹿郡鷺浦ヨリ同郡宿浜ニ至ル運河ヲ開削スル事」、③「鳴瀬川改修ノ事」、④「古川駅野蒜港ノ中間ヨリ吉岡駅ニ達スル新道開削ノ事」、⑤「迫川改修ノ事」、⑥「江合川改修ノ事」、を実施しようとするものでした。詳しい説明は省きますが、県会議員らの主導で、政府案に沿いつつ、宮城県内諸地域を野蒜に結びつけようとするものでした。

しかし、この膨大な県債発行に依拠する計画は無謀だということで県民の批判が続出し、撤回されることになりました。そこで、翌1883（明治16）年5月に提案されたのが「第二次・六大工事」の計画です。68万円の予算で、県税30万円、町村税15万円、国庫補助23万円が充當をされることになっていました。

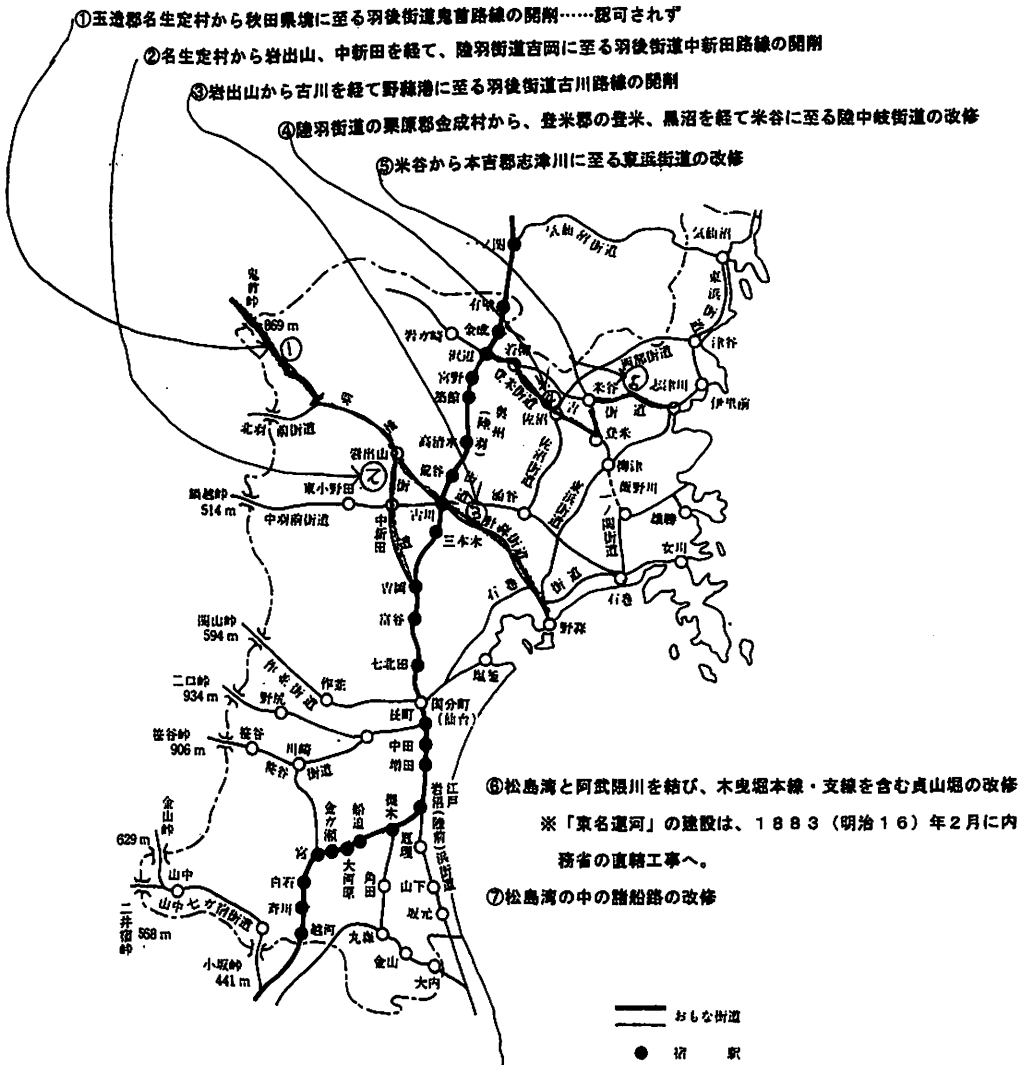
この計画の内容については、図表-5をご覧ください。これは、当初は「7大工事」を行う計画として提案されましたが、この図表中の①の「玉造郡名定村から秋田県境に至る羽後街道鬼首路線の開削」が秋田県との折り合いが悪く、中止となりました。それで一つの工事が抜けて、「第二次・六大工事」と呼ばれるようになりました。「第一次・六大工事」と較べると、貞山堀改修も盛り込まれているものの、全体的には、水路よりも道路が重視されているように思われます。

この計画は、7カ年計画として、1884（明治17）年3月31日に起工式を挙行しています。

第4に、仙台区の蒲生海岸から東六番丁間の木道敷設です。木道というのは、木のレールの上に鉄板を乗せた線路をつくり、貨車を馬に引かせる交通・運輸手段です。1880（明治13）年12月に宮城県令松平正直が内務卿松方正義にあてた「木道敷設願」に「野蒜築港落成ノ上ハ輸出入ノ物品屢々多数ニ相成候ハ必然之儀且地景ハ、木道敷設ニ於テ其ノ当ヲ得タルモノニシテ此舉此地ニ在テ不可欠」と書いてある通り、これは野蒜港の完成を前提にしたものでした。1880年に着工し、2年後の1882年に竣工し、営業を開始しています。

以上は、野蒜築港を前提にした交通・運輸計画です。宮城県内をはじめ、岩手県、秋田県、山形県に及ぶ一連の計画です。むろん、先の大久保利通の提起した7大プロジェクトの一つには「阿武隈川改修計画」が入っておりますので、福島県も含まれています。このようなことを考慮いたしますと、野蒜港は、いわば扇の要のような位置にあって青森県を除く東北5県とつながっているように思います。ややおおげさにいわしていただきますと、「すべての道は野蒜に通ず」ということではないでしょうか。その意味では、この野蒜築港計画は「東北総合開発計画」と言い換えてもいいのではないかと思います。

図表-5 宮城県の「第二次・六大工事」



出所：宮城県土木部・宮城県建設技術協会（平成4年4月）『宮城の土木史』、26ページより作成。

4. 野蒜港は「国際貿易港」として構想されていたか

ところで、この近代的港湾であった野蒜港は、外国との貨物の輸出入も前提にした港だったのでしょくか。つまり国際貿易港だったのでしょくか。それとも日本国内の貨物の移出入だけを前提にした港だったのでしょくか。このことについては、私の見るところでは、研究者の間では意見が分かれていますようです。

まず、野蒜港＝国際貿易港説を紹介します。難波信雄氏は次のように述べています。

「この近代港の造成は貿易港を予定したものでもあった。野蒜築港計画を推進した政府内務

省の長官（内務卿）大久保利通は、『民業』を奨励し『貿易』を盛んにすることが国家富強の基礎であると主張し、明治9年の天皇の東北巡幸に従うと、一行より一足早く宮城県に入り、松島から石巻に至る地域を視察していた。また、明治15年（1882年）、外務卿井上馨は、条約改正を欧米列強に要請したとき、その代償に野蒜を開港場とし、外国人に仙台まで旅行し通商する権利を与える案をたてていた。

野蒜は東北経済の中心であるだけでなく、世界に開いた窓になろうとしていたのである。開港場は明治政府の殖産興業・富国強兵の要であるだけでなく、華やかな欧米文明の流れ入ってくる文明開化の泉でもある。そのように考えると、まさに野蒜築港は壮大な総合開発の名にふさわしい計画であった」（難波信雄「東北開発と近代日本——野蒜築港を地域の視点から見る——」、『歴史にみる東北の方位』、河北新報社、1991年、108-110ページ）

当時の日本の対外政策の最高責任者である外務卿の「条約改正の代償港」として野蒜港を考えていた発言はかなり重みがあります。したがって、それを根拠にした国際貿易港説はかなり説得力があると思います。

また、これとは別な根拠から国際貿易港説を主張する方もおられます。例えば、高橋富雄氏は次のように述べています。

「野蒜は、松島海岸、宮城県桃生郡鳴瀬町。ここに流入する鳴瀬川河口に一大人造港をつくり、アメリカ大陸にもっとも近いという地の利を生かして、東日本における最大の国際貿易港を実現するというものであった。阿武隈川河口と北上川河口とは運河で結び、東北諸州のすべての水陸の運路をここに結び、その物資をここに集積して、国内・国際の一大交易センターにしようとする計画だったのである。これは横浜港整備にも先んじた本格的近代港湾整備事業の第一号だったのである。」（『東北の風土と歴史』、山川出版社、1976年、283ページ）

ご覧のように、この説では、「東北」は日本の中では「アメリカ大陸にもっとも近い」ので、アメリカとの貿易に有利であるということを根拠に国際貿易港説が主張されています。このような地理的要因が国際貿易に有利に作用する決め手になるかどうかはわかりませんが、ともかくもこのような主張がなされています。

他方、野蒜港は、国際貿易港ではなかったという説をみてみましょう。例えば、松浦茂樹氏は次のように述べています。

「大久保利通は当時の輸出の主力品であった東日本の生糸類の生産を国土経営の重要な柱としていた。生糸類の生産を増やし、海外との交易を盛んにし、殖産興業を推進していく。この政策から判断して、横浜経由でなく直接、海外と交易する港を整備するという考えが大久保の東北開発の構想にあったとみるのは誠に興味ある指摘である。

しかし残念ながらそれを支持する資料が見当たらない。一方、内務卿山形有朋は、明治18年の太政大臣三条実美への上申書の中で『湾の地位たる東京函館間通航の直路にあるをもって、船舶の寄港最便なり』と、仙台湾の港について東京～函館間の通行の利便を述べている。またムルデルはドールンが野蒜に計画したことについて、奥羽地方の諸県と他の港と

の関係を考えていたことを指摘している。

このようなこと、あるいは当時の生糸類の輸出がヨーロッパを中心に行われていたことなどから、現実には対米貿易の拠点づくりというそこまでの遠大な構想はなかったと考えられる。野蒜築港において対象としている地域は東日本の中であり、貿易港横浜との運輸の便をよくし東北地方の産業の発展を図ったものと判断している。」（『明治の国土開発史』、鹿島出版会、1992年、69-70ページ）

ご覧のように、この主張は、高橋富雄氏の主張に対する反論というかたちで野蒜港＝国内拠点港説を展開しています。高橋氏の主張の根拠の説得力が乏しいことを考えれば、この説も説得力があるように思われます。

さて、それではあなたはどちらの説を支持するのと言われそうですので、私の考えをお話しさせていただきます。

私は、先にみた大久保利通の7大プロジェクトには、新首都となった東京を名実ともに政治・経済の中心として早急に育成すること、そのために「東北」を早急にその補完地域として位置づけること、具体的には人口が集中するであろう東京への米などの食糧の安定供給の役割や、工場が集積するであろうと東京への原料となる鉱産物などの安定供給の役割を「東北」に担わせること、そのようなことが大久保の意図・ねらいとして盛り込まれていたと思います。したがって、そのようなことを勘案いたしますと、野蒜港は、当面は、国内の拠点港として貨物の移入を行う港であったと思います。しかし、やがては、国際貿易を行う港になっていったものと思われます。つまり、短期的には国内拠点港として位置づけられていた、しかし長期的には国際貿易港となる予定であったというのが私の考えです。

5. 築港工事の進展状況

野蒜築港の工事の進行状況はどのようなものでしょうか。1882（明治15）年10月30日には、第1期工事の中の東西突堤の工事が終了したことで、落成式が盛大に行われましたが、そのときまでの進行状況はどのようなものでしょうか。順次、みていきましょう。

まず、石巻の高屋敷から鳴瀬川河口までの13.3 kmに及ぶ北上運河の開削工事です。この工事は、他の工事に先駆けて、1878（明治11）年7月にスタートしました。そして、先にご紹介した広井勇氏の『日本築港史』によりますと、「底部ノ掘浚ニハ、浚力毎時四〇噸ノ蒸氣浚渫機ヲ使用セリ。是レ本邦ニ於ケル浚渫機使用ノ嚆矢トス」（同書、27ページ）ということで、日本で最初の浚渫機を使用して大々的に行われました。そのこともあって、1年後の1879年の10月には早くも掘削が完了しました。それ以後、稲井からの石材運搬船が1日200隻も通行したということです。工事関係者以外の一般の人々にも開放されました。

次に、鳴瀬川の切替え工事、すなわち新鳴瀬川の建設工事です。これは、1879年11月に着工し、3年後の1882年12月に竣工しました。難工事ではなかったようです。

次に、鳴瀬川河口の東西2本の突堤の建設工事です。実は、この工事は1879年7月に着工し

たのですが、悪戦苦闘の連続だったようです。粗朶沈床を置き、その上に石（稲井石など）を積み重ねるというドールンの採用した方法では、漂砂の襲来を受けることになり、石を積み上げては崩壊するということの繰り返しでした。この方法はオランダのような遠浅の海岸では有効だったものの、野蒜の如き深水海岸では有効ではなかったようです。広井勇氏も、『日本築港史』において、「斯ノ如キ構造ハ、遠浅ノ海岸ニシテ波浪激烈ナラサル地方ニアリテハ経済的ニシテ有効ナルモノナリト雖モ、野蒜ノ如キ開蔽シ、而モ深水海岸ニ近キ地ニ於テ用イ得ヘキモノニ非ス、蓋シ粗朶沈床ノ類ハ激浪ニ對抗スルコト能ハサルノミナラス、土砂ノ覆フ所トナラサルトキハ海ノ侵蝕ヲ免レサルハナリ」（同書、28 ページ）と批判しています。それでも、内務省の工事担当者らの奮闘で 1882 年頃には何とか完成まで漕ぎ着けました。ちなみに、この鳴瀬川河口の東西突堤こそ、この野蒜港の生命線ともいべきものでした。海域部の大型蒸気船の碇泊港である宮戸島の潜ヶ浦と、内陸部の小型船が多数繫留する港を伝馬船（舢舨）が往来することによってその機能を果たす構造になっていたからです。そのため、この東西突堤が完成したということで、1882 年の 10 月 30 日に落成式を挙げるようになったようです。

次に、市街地の整備です。これは、1881 年 6 月に区画整理を開始したものの、地均しの工事は 1882 年の 10 月 30 日に落成式の時点でも完了していませんでした。

次に、東名運河ですが、これはすでにお話ししましたように、野蒜港の工事途中で建設が提案されたものでした。1882 年の 10 月 30 日の時点ではまだ工事が開始していませんでした。

もちろん、宮戸島東端への長い防波堤工事を行う第二期工事はまだ全く着手されていませんでした。

II. 野蒜築港事業の挫折 ——「幻の野蒜港」に関する 4 つの説をめぐって——

次に、このような状況にあった野蒜築港事業はなぜ失敗したのかという点について考えてみたいと思います。

野蒜築港事業は以上のような状況で進行していましたが、1884（明治 17）年 9 月の 15 日から 16 日にかけて襲来した台風によって（伊藤仁『海神よ眠れ — 野蒜築港始末記 —』、筑波書房、1996 年、291-292 ページ）、鳴瀬川河口の突堤が崩壊してしまいました。そのときの様子について、寺谷武明氏の著書『日本港湾史論序説』（時潮社、1972 年）は、「襲来した台風は、内港入口の東側突堤を一瞬のうちに根底より破壊し覆没させた。そのうえ西側突堤をも破壊したので、両突堤間は沈床が流出し、積石は散乱して内港を閉塞した。舟運の出入りは杜絶し内港の機能は喪失した」（同書、27 ページ）と記述しています。

これに関連することですが、私、最近、ある論文を読んでおりましたら、この台風襲来時のものと思しき野蒜港の写真が掲載されておりまして、本当に驚きました。それが図表-6 の写真です。恐らく鳴瀬川河口周辺のものだと思われますが、当時のオランダ人が持ち帰ったものらしいです。それにしても凄まじい光景ですね。私は、一瞬、7 年半前の東日本大震災時の津波の被害の写真

図表-6 1884（明治17）年9月15・16日の台風襲来後の野蒜港の様子



出所：“In een Japanse stroomversnelling : Berichten van Nederlandse watermannen : rijswerkers, ingenieure, werbazen : 1872 1903”, 2000 年

ではないか思ったほどです。

ともかく、この突堤の崩壊によって、内陸部の係留場（内港）と海域部の係留場（外港）のワンセットで始めて機能するはずの野蒜港が、それらの往來を保障する鳴瀬川河口の両側に建設された突堤の崩壊によって全く機能なくなっていました。いわば生命線が切れてしまったと言っても過言ではありませんでした。

その後、詳しい経緯は省略致しますが、宮城県の再三の強い要請にもかかわらず、ついに政府はその突堤の修復工事を行いませんでした。その後70年近くも放置され、第二次世界大戦後の1952（昭和27）年になってようやく修復工事がなされたということです。

ではなぜ、政府は突堤の修復工事を行おうとしなかったのでしょうか。この点を明らかにすることが、野蒜築港事業の失敗の原因を明らかにすることになると思います。この原因についてもこれまでさまざまなことが言われてきました。野蒜築港事業の最初からの推進者であった大久保利通の死亡（1878年5月）、工事の現場責任者ともいべきファン・ドールンのオランダへの帰国（1880年2月）などもあげられていますし、それ以外にもさまざまな原因が上げられています。

これについては、難波信雄氏の指摘を参考にしてみます。同氏は次のように言います、「この築港は着工後六年にして、むざんに失敗した。その直接の原因は台風による内港突堤の崩壊であり、港湾造成計画の不完全さであったが、この立地条件や技術のほかに、当時の経済状況や政府の経済政策・殖産興業政策の変化、鉄道建設に伴う交通・運輸体系の変化など、さまざまな要素がからんでいた」（難波信雄、前掲論文、109 ページ）と。

ここでは、このようなさまざまな原因が上げられていることを踏まえ、私なりにあえて四つの説に区分しつつ、話を進めていきたいと思います。

1. 港湾建設計画が不完全であったとする説

(1) 港湾造成計画の不完全さ

まず、紹介したいのは、野蒜築港地域周辺が港湾機能を十分に発揮できない自然環境であったにもかかわらず、それを無視、あるいは軽視して工事を行ったという説です。これは、この工事の現場の最高責任者であったファン・ドールンに対する批判ということにもなります。

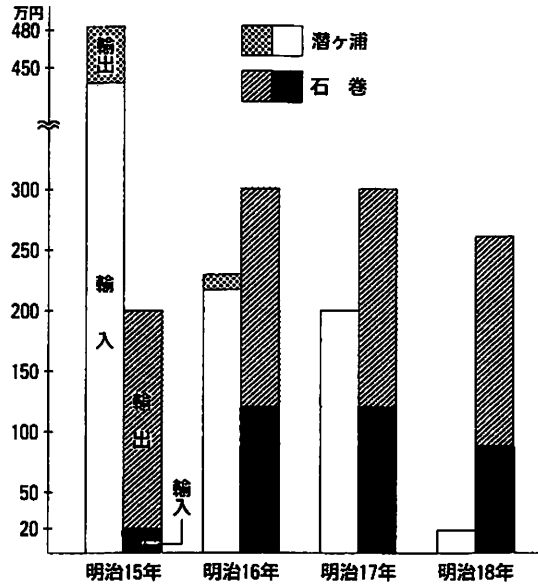
野蒜地区がそのような自然環境であることは、いくつかの資料でも確認できます。

例えば、1885（明治 18）年 6 月に内務卿山形有朋に提出されたいわゆる「ムルデル報告」と称される文書、すなわち前年 9 月 15・16 日に襲来した台風で崩壊した鳴瀬川河口の突堤の修復工事再開の可否の判断に関してお雇い工師ムルデルが作成した調査報告書では、「茲ニーノ障碍アリ」として「四時烈風多ク怒涛激潮常ニ絶エス為メニ大船巨舶ノ繫留便ナラス為メニ大船巨舶ノ繫留ニ便ナラス現今貨物ヲ輸スル者皆遠ク萩ノ浜ニ出入リシ本港ニ依ル者殆ト稀ナリ」（『公文録』明治 18 年 7 月、内務省第一「野蒜築港事業ノ件」）とされています。したがって、これは、工事責任者に対しては、「四時烈風多ク怒涛激潮常ニ絶エス」といった厳しい自然環境に対する認識の甘さがあったのではないかという批判ともいえると思います。

また、「港湾機能を十分に発揮できない自然環境」であったことは別な資料からもみてとることが可能です。図表-7 は、1882（明治 15）年から 1885（明治 18）年までの石巻と潜ヶ浦の移出入（この図では輸出入となっていますが、外国貿易を行っているわけではありませんので移出入が正確ではないかと思われます）の金額の推移を比較しているものですが、ここから興味深い動きがみてとれます。なお、ここで「石巻」としているのは、大型蒸気船で牡鹿半島の萩ノ浜（あるいは折ノ浜）に寄港し、そこから小蒸気船などの伝馬船で北上川河口の繫留場まで運んでくるルートのことです。その移出入の貨物の金額を潜ヶ浦に寄港した貨物の金額と比較しているわけです。

この図をみると、1882（明治 15）年には、潜ヶ浦の移出入が石巻の移出入額の 2 倍以上になっています。この年の 10 月には第一期工事の落成式が行われましたが、恐らくそのような情報が全国的に流れまして「これからは野蒜の時代だ」ということで大型蒸気船が潜ヶ浦にどんどん来たんですね。ですから潜ヶ浦の移出入、とくに移入が飛躍的に伸びたんです。ところが、1883（明治 16）年のケースでは、潜ヶ浦の移出入金額が半減しています。他方、石巻の移出入は大幅に

図表-7 野蒜（潜ヶ浦）・石巻港輸出入額の比較表



出所：『図説 宮城県の歴史』、河出書房新社、1988年、276ページ。

伸び、潜ヶ浦のそれを凌駕しています。皆さん、1883（明治16）年といえば、1884（明治17）年9月15・16日の大型台風で鳴瀬川河口の突堤が崩壊した前の年です。まだ台風の被害が及んでいるわけではありませんのに、このような状況になってしまいました。なぜだと思いますか。

これこそ、「港湾機能を十分に発揮できない自然環境」があったからではないでしょうか。ちなみに、1885（明治18）年の移出入量をみてみますと、潜ヶ浦港の移入量はほとんど無くなっています。台風で内港への貨物の移出入が行えなくなってしまったのですから、当然の結果ですね。

そう思いまして、私、このことに関連するような新聞記事を集めてみましたら、かなりありました。その一部を紹介すると、例えば、1881（明治14）年4月14日の『陸羽日々新聞』には、
「○此頃当地諸商ノ荷物を回漕セシ東京深川渋谷某ガ持船（蒸気）龍王丸ハ桃生郡潜ヶ浦ノ沖合ニテ暴風ノ為メ難船セシモ水夫ドモノ尽力ニヨリ辛シテ折ノ浜ヘ入船セシ」
と報じられておりますし、1882（明治15）年10月5日の『陸羽日々新聞』には、

「○去一日ノ暴風ニテ畜ニ河水膨張セシノミナラス海水モ非常ニ高ク俗ニ云フ海膨ナリシカバ鳴瀬河岸ハ田畑ニ溢レー時通行ヲ断ツニ至レリ、潜ヶ浦ト当港トノ間道ノ出水ノタメ全ク不通トナリ、二日ニハ郵便物モ来ラス困難ヲ極メサリ云々」

と報じてられています。

また、1883（明治16）年12月24日の『奥羽日日新聞』には、潜ヶ浦で移入品の荷捌き作業を行う三菱会社の第十八次兵庫丸が「暴風高浪ノ為少々遅着」したこと、1884（明治17）年3

月 17 日の『奥羽日日新聞』には、潜ヶ浦で同様の作業を行う同社の第四次高砂丸が「暴風高浪ノ為荷捌遅延ス」という状況にあったことが伝えられています。そして、このようなことから、同年 5 月 29 日の『奥羽日日新聞』の「野蒜近況」欄で「当港湾ハ海面ヘ今一個ノ波止場ヲ増築セサレハ完全ノ両港ヲ申シ難シトハ一般ノ与論ナル」と記述されているようなことが話題となっていました。

いずれにいたしましても、野蒜前面海域の「四時烈風多ク怒涛激潮常ニ絶エス」という自然環境から、潜ヶ浦にはそう簡単には近づけない、そしてなかなか荷物の積み下ろしができない、そのような状態が普段からみられていたのです。このような自然環境を無視ないし軽視したとすれば、やはり、ファン・ドールンの責任が問われざるをえないでしょう。

(2) 運輸機能の配置を軽視した計画

また、この計画が貨物の荷捌き機能の配置を軽視した計画ではなかったという指摘もなされています。国内の移出入の拠点港であれ、外国との輸出入の拠点港であれ、その港が大きな役割を果たすには、その隣接地域に貨物を捌くための施設や人員が必要とされることはいうまでもありません。

実は、このような機能がなかったことにより、貨物を大量に積んだ大型蒸気船も寄り付かなくなるという事態が生まれました。1883（明治 16）年 12 月 5 日に発行された「野蒜市街地計画方義ニ付伺」という文書でも、「荷物揚卸ノ市街ナキ為メ」、船舶が「野蒜港ニハ殆ント出入リスルモノナク」という状況であったことが記されています。

したがって、このような計画に対しては、平重道氏のように、「例え政府の強力な支持があったにせよ、忽然として大都市を出現させることは、東北の全体経済力を無視した無謀の計画であった。技術的な立場からのみ立案された開発計画の悲劇的な運命を私たちは見ることができる」（『明治初年の野蒜築港について』、『東北地理』第 7 巻 2 号、1954 年 10 月、76-77 ページ）という厳しい指摘をする方もおりました。土木工学の手法のみに依拠したペーパープランだと言いたいのでしょね。これもまた、ドールンの認識不足ということになるでしょう。

2. 当時の深刻な不況（「松方デフレ」）の影響があったとする説

二つ目の説は、当時、「松方デフレ」と称される深刻な不況が起こったことが野蒜築港事業の失敗の原因になったとする説です。

これにつきましては、後に雲然祥子さんに報告していただくことになっておりますが、この説に対して一つだけ疑問をあげておきますと、この「松方デフレ」の後の 1880 年代末からは「企業勃興期」という好況期が到来するわけですが、その時期にも野蒜築港事業が再開されませんでした。なぜでしょうね。

3. 政府投資を受容するほどの地元の力がなかったとする説

三つ目の説として取り上げてみたいのは、国家プロジェクトを受け止めて活用するだけの力が

地元（宮城県・東北地方）にはなかったという説です。

この説の系譜はかなり前に遡ります。例えば、平重道氏は、1954年10月発行の『東北地理』7巻2号の「明治初年の野蒜築港について」という論文で、失敗の原因を「藩政時代を通じて拡大された、東北全体の後進地的構造と、それにもとづく経済力、企業力の弱さ」（76ページ）と指摘しています。また、寺谷武明氏も、1972年に刊行した『日本港湾史論序説』において「野蒜港の位置した北上川流域の、もっと大きくは、藩政時代よりの東北全体の資本蓄積の未熟さ」（41ページ）と指摘しています。このように、これらでは野蒜築港事業の失敗の原因が地元である宮城県や東北地方の歴史的に形成されてきた経済的脆弱性にあるとされてきました。

しかし、これらの論文・著書では、その経済的脆弱性の内容の説明はなされませんでした。その内容まで踏み込んだのが、田村勝正氏の著書『開発の歴史地理』（大明堂、1985年）でした。この著書では、地元の対応力の弱さを仙台藩の買米制度の存在に求めています。このような封建的規制が明治期になっても残っていて、米を自由に捌く力がなく、中央の商人に牛耳られたことになったという主張がなされています。少し長くなりますが、その中の一文を読ませて下さい。

「資本蓄積の未熟さを招来したものに、仙台藩の買米制度の存在がある。米穀の集散地として、千石船の輻湊した石巻であるが、藩の買米制の為に他領の米商人と結ぶ大問屋もなく、いわゆる商業的補助機能もなかった。こうした商業機能の狭隘さが、買米制度廃止に伴う維新後の米穀の商品化の激増に対応できなかった。実質百万石と称せられた仙台藩の生産力と財政を背後地に控えながら、石巻の米商人は、維新後の米穀集散過程の変革に対応するだけの、商業資本を形成し得なかった。維新後の石巻には、東京、伊勢、浦賀などの各地から大手の米穀商が進出し、米穀の流通経路を支配して、米の集荷移出を中心とする全国的規模の商業活動を展開していく。こうして、石巻を中心とする米穀流通は、東京を中心とする外来の商業資本の活動の中に吸収されていった。このことは藩政時代からの資本蓄積の未熟さを端的に示すものであり、同時にまた明治期における石巻商圏の分裂と衰退と表裏一体をなしている。政府の港湾投資を受容できなかった東北全体の後進地的構造と、それにもとづく経済力・起業力の弱さというのは、この点にはかならない」（同書、141-142ページ）。

地元の対応力のなさを指摘する主張は、このようなかたちで精緻化されていきました。

そして、このような主張は、さらに地元の経済的後進性に関するものから、地元の主体的な対応力の欠如に関するものにまで広げられていきました。例えば、松浦茂樹氏は、1992年に刊行された『明治の国土開発史』（鹿島出版会）において、「国の港湾事業である横浜築港、大阪築港が地元によって準備され、事業化されていったのとは対照的である。つまり、野蒜築港には、開発プロジェクトを受け入れ、それを内在化していく地元の意志があまりみられない」（同書、246-247ページ）としています。

しかし、ここまでできますと、少し言い過ぎではないかという気がしてきます。野蒜築港事業を「内在化していく地元の意志」を示した事業としては、先ほどあげただけでも、宮城県の六大工事、仙台・山形間を結ぶ関山街道の開削工事、岩手・秋田県をつなぐ平和街道の開削工事、仙台区の

木道敷設工事などたくさんあります。そのような「地元の意志」を検討することなく、このような評価をされたのではたまったものではありません。それに、横浜築港や大阪築港が成功したのは、単に「地元の意志」が強かったこともさることながら、富国強兵という国策に沿った港湾整備の要請が野蒜築港のケースとは別にあったりしたからではないかという気がしてなりません。そのあたりのことも、横浜築港や大阪築港と野蒜築港を比較するのであればきちんと検討してほしいものです。

実は、このような主張への反論がなかったわけではありません。例えば、難波信雄氏は、前掲論文において、「買米制度にも買い納めや代納などが行われ、地主や商人の活躍する余地はあった。……東京資本の進出は、国の政策と深くかわかり、決して自由な経済活動の結果ではなかった」として、地元資本弱体論は一面的であるとしています。また、また、1883（明治16）年の野蒜市街地借地人受け入れ件数と借地面積を「野蒜市街地一筆限台帳」を算出した結果、東京方面の市街地借り請け人が皆無に近い中、地元の「桃生・牡鹿両郡を主とする県内の借受人が小規模な土地を借りてよく健闘」していることを指摘しています。そして、「地元の人々の主体的な受け止め方については、『六大工事』を除いてあまり明確でない」（同書、109ページ）と述べています。

というわけで、ここでは、このような議論があるということを紹介しておくだけに留めて、前に進ませていただきます。というのも、私としては、野蒜築港事業の失敗の原因は、この説よりも次に紹介する説の方が妥当だと考えているからです。

4. 交通・運輸政策に大きな変化があったとする説

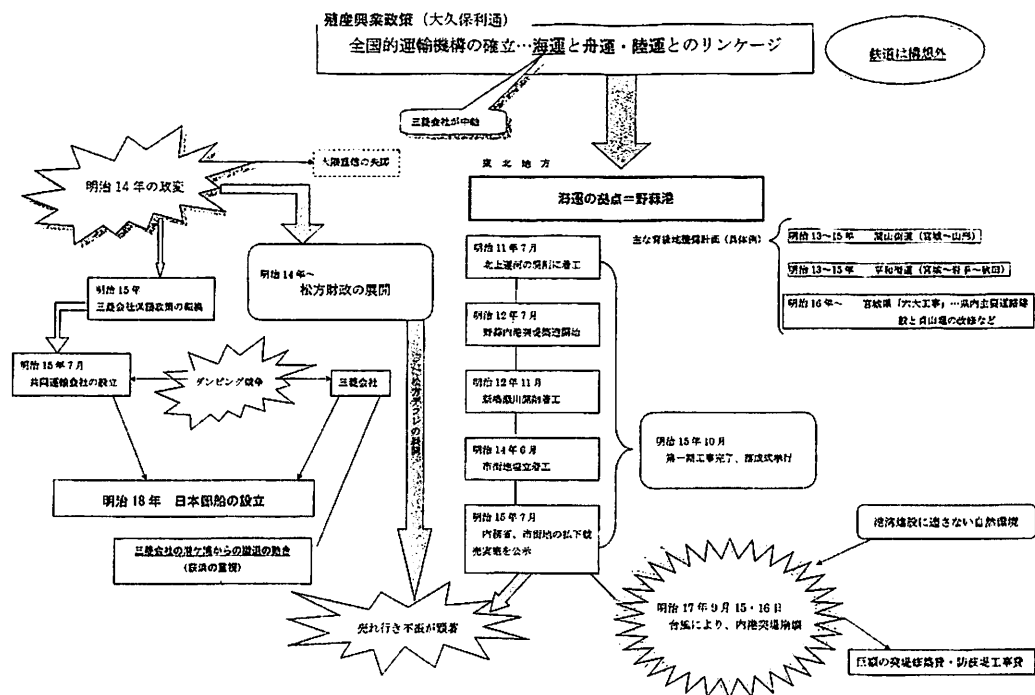
(1) 三菱会社中心の海運政策の変化

以前からあったこの説は、増田廣實氏の研究成果によって格段に説得力が増したといえるでしょう。同氏の研究を参考にしつつ、作成してみたのが、図表-8です。

同氏は、2009年に刊行された『近代移行期の交通と運輸』（岩田書院）で、野蒜築港事業の失敗の原因について、「野蒜築港開始以来、八二年第一期工事落成前後を境として、広く政治的・社会経済的状況の変化の生じていたものを見落すことができない。特に三菱会社を中軸とする海運による全国的運輸機構確立に大きな変化が生じてきたことは、その後の野蒜港の放棄とも深い関わりをもったと考えられる。」（172ページ）としています。

この「政治的・社会経済的状況の変化」の中の最たるものは「明治14年の政変」です。ここでの大きな出来事は殖産興業政策との関連でみますと、大久保亡きあとにもこの政策を推進してきた大隈重信の失脚です。それは、殖産興業政策の中の交通・運輸政策の再編をも意味しました。1875（明治8）年頃にはほぼ確立したとされるもので、「大久保政権下におけるいわゆる殖産興業政策の下での全国的運輸機構は、各地の内陸運輸を、内航海運によって全国的に結びつけるもの」であり、「三菱会社によって築かれた全国的内航海運に結びつき、陸海を一体化した全国的運輸機構の充実」として出来上がっていったものでした。つまり、ここで重要なことは、大久保の殖産興業政策の交通・運輸政策は三菱会社（三菱汽船、三菱商会など）の事実上の保護政策がとら

図表-8 三菱会社の潜ヶ浦からの撤退の背景



出所：筆者作成

れていましたので、この「14年の政変」では、それまで日本の海運この三菱会社中心のこの政策の転換を行われることになりました。

その転換は、1882（明治15）年7月の共同運輸会社の設立というかたちで表面化しました。同社は翌年1月に営業を開始しましたが、貨物の運賃を三菱会社よりも安くしましたので、多くの支持を得ることになりました。それで、三菱会社もそれに対抗して貨物の運賃を安くするという措置をとったために、両社の間でダンピングの競争が置きました。両者共倒れの危機に発展しましたが、1885（明治17）年9月の両社の合併による「日本郵船株式会社」という結末になりました。

ところで、このような三菱会社を取り巻く状況の変化は、野蒜築港事業にはどのような影響を与えたのでしょうか。そのことを調べるために、この頃の地元で発行されている新聞（『陸羽日日新聞』など）の記事を一通り見てみました。そうしたら、やはり、この頃、三菱会社の対応には大きな変化が起きていたことがわかりました。それは次のようなものです。

三菱会社の宮戸島潜ヶ浦への寄港がスタートしたのは1880（明治13）年の3月頃だったようです。同年3月10日の『陸羽日日新聞』には「三菱商船品川丸ハ八日東京品川抜錨、潜ヶ浦へ入港ノ電報アリタリ」という記事が載っています。そして寄港が本格化したのは6月頃からでした。この頃は、函館港、宮古港、八戸港等への廻航中の船舶の寄港のケースが多かったようです。

ところが、同年 11 月からは東京と潜ヶ浦との直行便が就航するようになりました。同年 11 月 30 日の『陸羽日日新聞』には、

「当社汽船是迄野蒜潜ヶ浦ヨリ東京へ航海ハ多クハ東京ヨリ宮古、八戸、函館等へ回港之寄港ニ有之候処、追々新穀輸出之盛時ニ臨ミ候ニ付、自今少クモーケ月二回以上ハ野蒜ヨリ東京へ直線航海為致候間御荷物ノ多少ヲ論セス陸続御出荷被成下度、尚各船発着之期日ハ其都度新聞紙ヲ以テ広告可致此旨貨主諸君ニ広告ス

十三年十一月二十五日

三菱会社野蒜支社 』

という記事が掲載されています。

三菱会社が、東京・函館間の運輸ルート上で潜ヶ浦の位置づけを大きくしつつあったことが確認できると思われます。

次に、1882 年頃の三菱会社の野蒜築港事業への対応をみてみましょう。1881 年 10 月に起きた「明治 14 年の政変」の直後の動きということになりますが、この頃には、三菱会社は、潜ヶ浦よりも荻ノ浜を重視する方針を打ち出してきました。1882 年 4 月には、「今般荻ノ浜エ当社出帆所ヲ設ケ倉庫並荷物所モ新範落成セシメ以テ自今同所ニ於テ輸出荷物船積、旅客乗船等ノ事務取扱候間此旨広告候也」（『陸羽日日新聞』1882 年 4 月 15 日）という記事からも明らかなように、出帆所を潜ヶ浦ではなく、荻ノ浜に設立することを決定いたしました。

そして、同年 11 月からは、三菱会社の東京・函館間の定期船ルート上には荻ノ浜が正式に位置づけられることになりました。これは、これは野蒜港の第一期工事の落成式（1882 年 10 月 30 日）後の三菱会社の対応として注目しておくべきでしょう。同年 10 月 27 日の『陸羽日日新聞』には、次のように報じられています。

「弊社汽船新潟丸、高砂丸ノ二艘ヲ以、来ル十一月ヨリ東京横浜ト北海道函館ノ間へ六日目毎ニ双方ヨリ定期出帆往復共ニ宮城県下荻ノ浜へ寄港セシメ初航ノ節ヨリ乗客運賃左之通相定候事

但シ荻ノ浜ヨリ石ノ巻野蒜等ヘノ各地ヘハ小蒸汽船又ハ舩船ノ便利有之候事

横浜・荻ノ浜間 上等金十二円 下等金四円

横浜・函館間 上等金二十円 下等金五円

荻ノ浜・函館間 上等金十二円 下等金四円

右広告候也

明治十五年十月

郵便汽船三菱会社 』

この中の「野蒜」とあるのは、潜ヶ浦のことなのか、鳴瀬川河口の内港（繋留場）のことなのか、あるいはどちらも含むものなのかは明らかなではありませんが、いずれにせよ、これらは、「小蒸汽船又ハ舩船」の単なる寄港地にしかすぎなくなりました。三菱会社の経営方針上での潜ヶ浦の位置づけが低下していることは明かです。まだ、台風による突堤崩壊（1884 年 9 月）以前

にも三菱会社による潜ヶ浦の役割の軽視が起きていたことは注目しておきたいと思います。そして、ある程度予想されることですが、1882年11月15日の『陸羽日日新聞』の記事中の「野蒜通信」欄には「本港此頃は三菱汽船の入港なきより何となく淋しくなりたり」と記されています。

そして、翌1883（明治16）年5月からは、三菱会社は、荻ノ浜港から塩釜港までの間の港をつなぐ小蒸気船による運航ルートを開設することになりました。これについては、『奥羽日日新聞』の1883年4月28日よりすると、

「弊社ニ於テ昨年十一月已来横浜、函館間ニ定期航海相開キ往復共寄港、同所ヨリ再ヒ横浜及ヒ館ヘ向ケ六日日毎ニ出帆、両所共ニ一昼夜ニテ到着、是迄毫モ其期日ヲ違カエス航海仕居候、且横浜エ向ケ出帆ノ当日ハ弊社小蒸気船繁栄丸ヲ以御前八時塩釜ヲ発シ石浜、潜ヶ浦、石ノ巻、渡ノ波等ヘ寄港シ、以テ荻ノ浜ニ至リ、右横浜行ノ定期船接続為致、又定期船ニテ東京ヨリ来着ノ御旅客ハ恰モ好シ其翌朝直チニ繁栄丸ヲ以テ前頭ノ諸港ヲ経テ塩釜迄運送致シ候間各地方ヨリ横浜、函館等ヘ往復ノ御旅客ハ前日ヨリ幾層ノ便利相増候モ測リルヘカラス」

として、荻ノ浜への塩釜、石浜、潜ヶ浦、野蒜、石ノ巻、渡ノ波の各港からの運賃が提示されています。地元に着してキメの細かいサービスを提供し、経営を安定させていこうとする姿勢も感じられます。ともあれ、ここからは潜ヶ浦の位置が大きく低下したことがわかります。つまり三菱会社の仙台湾岸の運輸政策が、野蒜を要に据えたものではなくなっていることがわかります。

（2）鉄道建設に伴う交通・運輸政策の変化

さて、「明治14年の政変」絡みで野蒜築港事業に起きた交通・運輸交通政策の変化は、もう一つありました。鉄道の建設の進展です。先ほどの方と較べると、こちらの方が大きかったといえます。

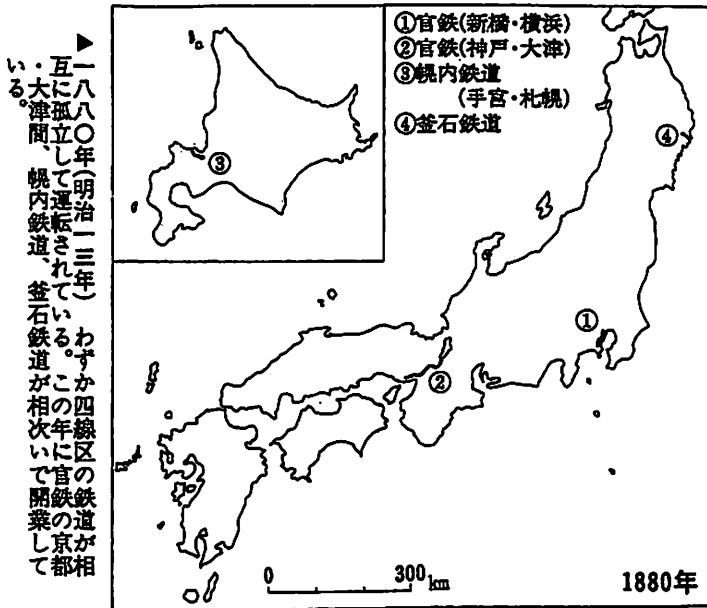
全国的な鉄道敷設は、資金的な制約もあって遅々たる歩みを続けていたこと、全国的な運輸機構としては、大久保利通が殖産興業政策と一体化した蒸気船を要に据えた海運と舟運・陸運のリンクage構想を打ち出したことによって、全く遅々たる歩みでした。図表-9をみるように、野蒜築港事業が着工から3年目を迎えていた1880（明治13）年時点でも、わずか4つの官鉄の線区の鉄道が相互に孤立して運転しているにすぎなかったのです。

ところが、奇しくも「明治14年の政変」が起こった頃を境に状況が一変しました。1881年11月に民間の鉄道会社である日本鉄道会社が設立されたからです。

この鉄道会社は、大蔵卿になった松方正義の指導下、国の強力なバックアップを受けていたもので、準官鉄ともいえるものでした。資本金2,000万円の株式が1株50円で売りに出されましたが、10年間の政府による8%の配当保証がなされました。この株は、士族が手にした膨大な金禄公債の投資先になったともいわれます。ともかく、さまざまな政策的誘導で同社の資金調達は一順調に進みました。そして1884（明治17）年には東京株式取引所に上場されるまでになりました。

こうした中、1882（明治15）年から着工された日本鉄道会社の東京・青森間の東北線の建設も順調に進んでいきました。政府との関係では、土地買収は政府、測量と工事は鉄道局、会計は

図表-9 1880（明治13）年時点での鉄道敷設状況



出所：野田正徳はか編『日本の鉄道—成立と展開—』（日本経済評論社、1986年5月）、392ページ。

日本鉄道会社といった分担関係がつくられたことが奏功し、東北線は瞬く間に北へ北へと延びていきました。1887（明治20）年12月には上野—塩釜間開通、1892（明治24）年9月には上野—青森間開通ということになりました。わずか10年で青森まで延びました（図表-10参照）。全国的にも鉄道網が張り巡らされている状況となっていましたので、先にみました1880年頃までの状況と比較すればまったく別な状況となっていました。

ですから、あえていいますと、日本鉄道会社が登場するまでの全国的な視点からみた運輸機構としては、海運と舟運・陸運のリンケージ構想だったとすれば、「明治14年の政変」あたりを境に日本鉄道会社登場以降の全国的な運輸機構は鉄道と陸運のリンケージ構想であったといえるでしょう。前者から後者に大きく政策的転換が図られたのでした。そして、このような中、政府の野蒜築港事業の放棄が決められたのではないのでしょうか。

ところで、この日本鉄道会社の東北線の鉄道敷設計画には、「幻の野蒜鉄道計画」がありました。東京から青森までの鉄道建設は、① 第1工区（品川—大宮）、② 第2工区（大宮—白河）、③ 第三工区（白河—塩釜）、④ 第四工区（塩釜—盛岡）、⑤ 第5工区（盛岡—青森）の5つに分けられ、東京から順次北上する予定でしたが、さらに工事を早めるためにも、1882（明治15）年秋、早くも鉄道局長井上勝が、野蒜・仙台・福島間の鉄道敷設を優先的に行う計画を発表しました。この計画は、野蒜港の完成を踏まえて、この間の建設資材を野蒜港から陸揚げしようというねらいが込められていたように思われます。そして1884（明治17）年2月にはその測量も延

図表-10 日本鉄道開業の変遷

年	月	日	線 名	区 間	関連事項
明治 11	7	—			野蒜築港着工
明治 14	*8	11			日本鉄道会社設立
明治 15	3	—			塩竈港改修工事着工
	10	30			野蒜築港一期工事竣工の落成式
明治 16	7	28	第1区線	上野・熊谷間	
明治 17	5	1		熊谷・高崎間	
	9	15			野蒜築港台風により突堤の崩壊
明治 18	5	—	第2区線		塩竈港改修工事竣工
	7	16		大宮・宇都宮間	
明治 19	12	1		宇都宮・黒磯間	
明治 20	7	16	第3区線 (白河・塩竈間)	黒磯・白河間	
	12	15		白河・郡山間 郡山・仙台・塩竈間	
明治 23	4	16	第4区線 (仙台・盛岡間)	岩切・一ノ関間	
	11	1		一ノ関・盛岡間	
明治 24	9	1	第5区線	盛岡・青森間	
明治 25	10	20		上野・大宮間（複線）	

出所：中井靖・为国孝敏・中川三朗「近代の野蒜築港における港湾立地についての実証的研究」、『足利工業大学研究収録』第30号、2009年3月、161ページ。

期されるということになり、その後、この計画が進められることはありませんでした（図表-11参照）。野蒜港の代りに鉄道建設の東京方面などからの資材積み下ろしの港湾として機能したのは塩釜港でした。同年9月の台風の襲来による突堤の崩壊の前でしたが、何か複雑な事情があったのでしょうか。

さて、以上のことから明らかなように、もはや政府の基本的な交通・運輸政策は大きく変化していました。繰り返しますと「海運と舟運・陸運のリンケージ」政策から「鉄道と陸運のリンケージ」への転換です。前者と後者の立場は、後者が前者の補足をするといったことはありえなにしても、もはや元にもどることなどありえませんでした。

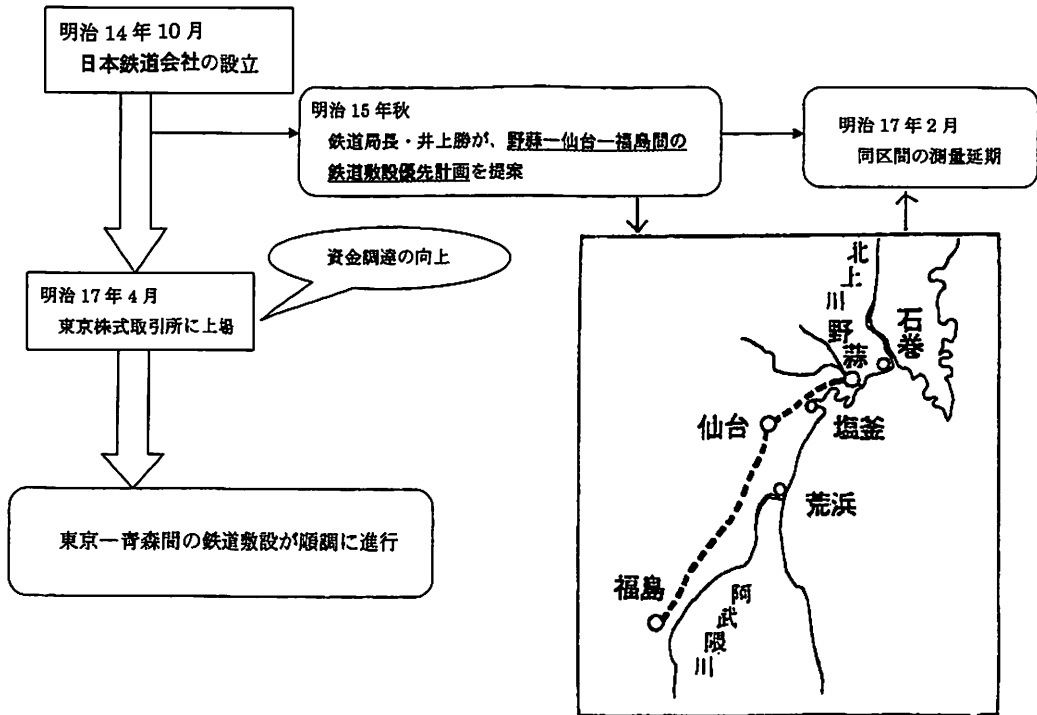
こうして、野蒜築港事業は政府から見放されることになってしまいました。

おわりに

少し廻り道をした感がありますので、私の言わんとしたことをまとめておくことにします。

野蒜築港事業の失敗の直接的原因は、1884（明治17）年9月15日から16日にかけての台風による鳴瀬川河口の突堤の崩壊でした。そしてその後、宮城県の再三の要請にもかかわらず、ついに政府はその突堤の修復工事を行いませんでした。文字通りの「幻の野蒜港」になってしまいました。ではなぜ、政府は突堤の修復工事を行わなかったのでしょうか。この点を検討するなか

図表-11 「幻の野蒜鉄道計画」とその背景



出所：日本国有鉄道編『ものがたり東北本線史』（1971 年）の 74 ページに掲載されている図に加工・作成。

で、野蒜築港事業の失敗の本質的原因が明らかになると思います。

突堤の修復工事を含めて野蒜築港事業を再開すべき否かの検討を行った「野蒜築港事業ノ義ニ付上申」という文書は、1885（明治 18）年の 6 月に内務卿山形有朋から太政大臣三条実美に提出されました。それは、オランダ人のお雇い工師ムルデルらの調査をもとに作成されたものでしたので、「ムルデル報告書」と呼ばれています。その文書によれば、野蒜地区の前面海域は「其地位東南ニ面シ四時烈風多ク怒涛激潮常ニ絶テス」という自然環境にあること、そしてもしその自然環境を克服しようとするれば「宮戸島ヨリ突堤凡ソ一千間ヲ築キ以テ東南風ヲ防遮断スルノ外ノ施スヘキナシ」ということであり、そのためには「其資金ト時日トヲ要スルコト甚ダ少カラス、今工師ノ計算ヲ以テスレハ大凡ソ二百万円ニ下ラス」ということでした。

この「二百万円」という金額は、今日に換算することは簡単ではありませんが、当時の公共事業費としては途轍もなく大きなものであったと思います。しかし、それ以上に大きな問題は、この野蒜築港事業に投下された金額は「第一期・野蒜築港工事」だけで 67 万円もかかっていたことです。それは、この事業の当初予算、すなわち 1878 年（明治 11）年 3 月時点で設定された予算である 24 万円の 3 倍にも達したものでした。それなのに、これからさらに、67 万円の 3 倍もの金額を必要とするというのです。これに当時の政府の関係者が恐れ慄いたとしても不思議では

ありません。

しかし、だからといって、このような理由で、政府が野蒜築港事業から撤退したとは私には考えられません。もし当時の国家的目標であった富国強兵という政策を実現するためにどうしてもこの事業が必要だと判断していたならば、簡単には撤退したりはしなかったのではないのでしょうか。やはり、いくらお金がかかったとしても、この事業を継続したはずです。

そうだとしたら、なぜ政府はこの事業の継続を打ち切ることにしたのでしょうか。ますますわからなくなってくる感じです。報告時間を大幅にオーバーしていますので、結論を申しあげましょう。端的に言えば、野蒜築港事業で意図したものが別な事業で達成できる見通しが立ったからではないのでしょうか。

この事業のスタート時点に立ち返ってみますと、大久保利通は富国強兵政策の具体化を図るべく殖産興業政策を提示し、それと一体化したものとして海運・河川舟運・陸運のリンケージという交通・運輸体系の整備を行おうとしました。そして、その目玉として、「中央」（東京）と「東北」の間での「七大プロジェクト」を提起しました。それには、富国強兵という国づくりの拠点として東京を整備し、そこに「東北」から食糧やさまざまな資源を送り込もうとするねらいが込められていたと思います。

このねらいは、野蒜築港事業を要とする海運・河川舟運・陸運をつなぐ交通・運輸政策としては失敗いたしました。鉄道を要とする陸運の交通・運輸政策として受け継がれていくことになります。これは、1881（明治14）年以降、日本鉄道会社の東北線の建設が急ピッチで進んでいったことで現実的展開になっていきます。ということからすれば、上でみました第4の説が野蒜築港事業の本質的原因であるということが妥当だということになります。これが私の考えです。

ご清聴ありがとうございました。

参 考 文 献

- 難波信雄「東北開発と近代日本―野蒜築港を地域の視点から見る―」、塚本哲人・渡辺信夫・米地文夫編『歴史にみる東北の方位』、河北新報社、1991年。
- 増田廣實『近代移行期の交通と運輸』、岩田書院、2009年。
- 田村勝正『開発の歴史地理』、大明堂、1985年。
- 松浦茂樹『明治の国土開発史』、鹿島出版会、1992年3月。
- 西脇千瀬『幻の野蒜築港 明治初頭、東北開発の夢』、藤原書店、2012年。
- 廣井勇『日本築港史』、丸善株式会社、1927年。
- 高橋富雄『東北の風土と歴史』、山川出版社、1973年。
- 平重道「明治初年の野蒜築港について」、東北地理学会『東北地理』7巻2号、1954年10月。
- 伊藤仁『海神よ眠れ―野蒜築港始末記―』、筑波書房、1996年。
- 岡田益吉『東北開発夜話』、金港堂、1977年。
- 佐藤昭典『もう一つの潮騒―仙台湾・みなとのすべて（前篇）―』、1986年。
- 宇田正『近代日本と鉄道史の展開』、日本経済評論社、1995年。
- 『宮城の研究 第6巻 近代篇』、渡辺信夫編、清文堂、1984年。

基調講演

『仙台市史 通史編 6 近代 1』、仙台市史編さん委員会、2008 年。
『宮城県議会史』第 1 巻、宮城県議会史編さん委員会、1968 年。
『石巻の歴史 第二巻 通史編』、石巻市史編さん委員会、1998 年。
『宮城の土木史』、宮城県土木部、1992 年。